Дата поступления рукописи в редакцию: 11.08.2026 г.
Дата принятия рукописи в печать: 25.09.2026 г.

DOI: 10.24412/2782-3849-2026-9-203-210

ДИКИХ Вадим Денисович,
ФГАОУ ВО «Дальневосточный федеральный университет»,
г. Владивосток, Россия, студент 4 курса,
e-mail: mail@law-books.ru

ПОТАШОВА Анна Николаевна,
ФГАОУ ВО «Дальневосточный федеральный университет»,
г. Владивосток, Россия, студент 4 курса,
e-mail: mail@law-books.ru

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ АГЕНТА ЗА ДЕЙСТВИЯ ПРИВЛЕЧЕННЫХ СУБАГЕНТОВ: ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВАЯ ПРИРОДА И ОТРАСЛЕВЫЕ ПРОЯВЛЕНИЯ (НА ПРИМЕРЕ ТАМОЖЕННОГО ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВА И ОРГАНИЗАЦИИ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК)

Аннотация. *Статья посвящена исследованию гражданско-правовой конструкции ответственности агента за действия привлеченных им субагентов, закрепленной в статье 1009 Гражданского кодекса Российской Федерации. Авторы показывают, что данное правило представляет собой частный случай общего механизма возложения исполнения обязательства на третье лицо (статьи 313, 403 ГК РФ) и сохраняет единую внутреннюю логику независимо от отраслевой сферы применения. На материале двух практических областей - таможенного представительства, регулируемого Таможенным кодексом Евразийского экономического союза, и организации международных автомобильных перевозок, включая услуги по организации ввоза автотранспортных средств из-за рубежа, - показано, каким образом общая гражданско-правовая модель преломляется под влиянием специального (таможенного, транспортного) регулирования. Проведен сравнительно-правовой анализ с доктриной субагентирования в англо-американском праве (Restatement Third of Agency). На основе анализа судебной практики арбитражных судов и Верховного Суда Российской Федерации сформулированы критерии разграничения агента-организатора и агента, принимающего на себя функции договорного исполнителя («ручательство»), что имеет решающее значение для распределения ответственности между агентом, субагентом и конечным заказчиком услуги. Предложены изменения в статью 1009 ГК РФ, направленные на устранение пробела в регулировании ответственности субагента перед агентом.*

Ключевые слова: *агентский договор, субагентский договор, ответственность агента, возложение исполнения на третье лицо, таможенный представитель, транспортная экспедиция, перевозчик, ввоз транспортных средств, солидарная ответственность, гражданское право.*

DIKIKH Vadim D.,
Far Eastern Federal University, Vladivostok, Russia, 4th-year student

POTASHOVA Anna N.,
Far Eastern Federal University, Vladivostok, Russia, 4th-year student

CIVIL LIABILITY OF AN AGENT FOR THE ACTS OF ENGAGED SUB-AGENTS: LEGAL NATURE AND SECTORAL MANIFESTATIONS (THE CASES OF CUSTOMS REPRESENTATION AND INTERNATIONAL ROAD TRANSPORT)

Annotation. *The article examines the civil-law construct of an agent's liability for the acts of sub-agents engaged under Article 1009 of the Civil Code of the Russian Federation. The authors demonstrate that this rule is a specific manifestation of the general mechanism of delegating performance of an obligation to a third party (Articles 313 and 403 of the Civil Code) and that it preserves a unified underlying logic regardless of the sector in which it is applied. Using two practical fields as material - customs representation, governed by the Customs Code of the Eurasian Economic Union, and the organization of international road transport, including services for arranging the import of motor vehicles from abroad - the article shows how the general civil-law model is*

transformed under the influence of special customs and transport regulation. A comparative legal analysis is carried out against the doctrine of sub-agency in Anglo-American law (the Restatement Third of Agency). Based on an analysis of the case law of Russian commercial courts and the Supreme Court of the Russian Federation, criteria are formulated for distinguishing an agent acting as a mere intermediary from an agent who assumes the function of a contractual performer (a guarantee), which is decisive for allocating liability among the agent, the sub-agent and the end client. Amendments to Article 1009 of the Civil Code are proposed to close the gap in regulating the sub-agent's liability toward the agent.

Key words: *agency contract, sub-agency agreement, agent's liability, delegation of performance to a third party, customs representative, freight forwarding, carrier, motor vehicle import, joint and several liability, civil law.*

Введение

Актуальность настоящего исследования обусловлена устойчивой тенденцией к усложнению организационно-правовых форм оказания посреднических услуг в современном гражданском обороте. Агент, вступая в отношения с принципалом, все чаще выступает не непосредственным исполнителем порученных действий, а организатором целой цепочки исполнителей, каждый из которых решает лишь часть общей задачи. Подобная модель типична для внешнеэкономической деятельности, международной логистики и таможенного дела, где для исполнения одного поручения требуется последовательное или параллельное привлечение перевозчика, экспедитора, таможенного представителя, владельца склада временного хранения и иных субъектов. Принципал (заказчик услуги), как правило, не состоит в прямых договорных связях с фактическими исполнителями и рассчитывает на ответственность именно того лица, с которым он заключил договор.

Особую остроту вопрос о пределах ответственности агента за действия привлеченных субагентов приобрел в связи с ростом объема параллельного импорта и увеличением числа посреднических схем по ввозу автотранспортных средств из-за рубежа физическими лицами, а также в связи с усложнением логистических цепочек в сфере международных автомобильных перевозок. Указанные обстоятельства порождают многочисленные споры о распределении ответственности между агентом, привлеченными им субагентами (перевозчиками, таможенными представителями) и конечным заказчиком услуги, что подтверждается свежей практикой Верховного Суда Российской Федерации [1].

Объектом исследования выступают гражданско-правовые отношения, складывающиеся между агентом, субагентом и принципалом при исполнении агентского договора с привлечением третьих лиц. Предметом исследования являются нормы гражданского, таможенного и транспортного законодательства Российской Федерации, регулирующие ответственность агента за действия субагентов, а также практика их применения.

Цель статьи заключается в выявлении единых гражданско-правовых начал ответственности агента за действия привлеченных субагентов и в демонстрации того, каким образом эти начала преломляются в отдельных отраслевых сферах - таможенном представительстве и организации международных автомобильных перевозок. Для достижения указанной цели поставлены следующие задачи: раскрыть правовую природу субагентских отношений как частного случая возложения исполнения обязательства на третье лицо; провести сравнительно-правовой анализ отечественной модели и доктрины субагентирования в англо-американском праве; рассмотреть особенности реализации общего правила об ответственности агента в таможенном представительстве и в транспортно-экспедиционной деятельности; сформулировать предложения по совершенствованию законодательного регулирования.

Методологическую основу составили формально-юридический метод, метод сравнительного правоведения, а также анализ и обобщение судебной практики арбитражных судов и Верховного Суда Российской Федерации.

1. Субагентский договор как частный случай возложения исполнения обязательства на третье лицо

В соответствии с пунктом 1 статьи 1009 Гражданского кодекса Российской Федерации (далее - ГК РФ), если иное не предусмотрено агентским договором, агент вправе в целях исполнения договора заключить субагентский договор с другим лицом, оставаясь ответственным за действия субагента перед принципалом [2]. Данная норма носит диспозитивный характер: агентским договором может быть установлен как прямой запрет на привлечение субагентов, так и, напротив, обязанность агента заключить субагентский договор с указанием либо без указания конкретных его условий.

Ключевым для настоящего исследования является то обстоятельство, что законодатель не создает для субагентских отношений изолированного, самостоятельного режима ответственности, а прямо встраивает их в общий гражданско-пра-

вовой механизм возложения исполнения обязательства на третье лицо, закрепленный в статье 313 и статье 403 ГК РФ [3]. Согласно указанным нормам, должник, поручивший исполнение обязательства третьему лицу, не выбывает из обязательственного правоотношения и продолжает нести ответственность перед кредитором за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательства этим третьим лицом, если законом прямо не установлено, что ответственность несет являющееся непосредственным исполнителем третье лицо. Правило пункта 1 статьи 1009 ГК РФ следует рассматривать не как обособленную конструкцию, а как отраслевую конкретизацию общего принципа, согласно которому риск ненадлежащего поведения привлеченного исполнителя несет лицо, принявшее на себя обязательство перед кредитором (принципалом), а не сам привлеченный исполнитель.

Из общего правила существует исключение, связанное с институтом передоверия. Субагент по общему правилу не вправе заключать сделки с третьими лицами от имени принципала - он действует либо от собственного имени, либо от имени агента. Если же агентский договор предполагает совершение агентом сделок от имени принципала на основании доверенности, привлечение субагента к непосредственному представительству перед принципалом возможно лишь по правилам передоверия, предусмотренным статьей 187 ГК РФ, с применением по аналогии положений статьи 976 ГК РФ о передоверии в договоре поручения. Только в этом случае между принципалом и субагентом возникает прямая правовая связь; во всех остальных случаях субагент остается фигурой, известной агенту, но юридически «невидимой» для принципала, а бремя ответственности за ее действия целиком несет агент.

Подобное распределение риска представляется системно оправданным. Принципал, заключая агентский договор, оценивает деловую репутацию, квалификацию и платежеспособность именно агента, а не потенциальных субагентов, круг которых на момент заключения договора зачастую не определен и не может быть определен в силу специфики предмета поручения. Справедливо, чтобы риск ненадлежащего выбора или ненадлежащего поведения субагента нес агент, обладающий возможностью предъявить к субагенту регрессное требование по правилам общих положений об обязательствах.

Вместе с тем действующая редакция статьи 1009 ГК РФ содержит существенный пробел: она не устанавливает условий ответственности субагента непосредственно перед агентом, ограничиваясь регулированием отношений «агент - принципал». На данный недостаток обоснованно указывается в современной цивилистической литературе, где отмечается необходимость дополнения статьи 1009 ГК РФ пунктом, определяющим порядок и условия ответственности субагента перед агентом по аналогии с ответственностью субкомиссионера перед комиссионером [4]. Данное предложение заслуживает поддержки и будет развито в разделе 6 настоящей статьи.

2. Сравнительно-правовой аспект: доктрина субагентирования в англо-американском праве

Обращение к зарубежному опыту позволяет проверить универсальность выявленной закономерности. Согласно параграфу 3.15 Свода норм агентского права третьей редакции (Restatement Third of Agency), подготовленного Американским институтом права, агент вправе назначить субагента лишь при наличии у него действительных либо очевидных полномочий на это, а назначивший субагента агент несет ответственность за его действия и сохраняет право и обязанность контролировать его деятельность [5]. Формулировка американской доктрины по существу совпадает с российским правилом: назначивший агент отвечает за действия субагента перед лицом, в интересах которого он действует.

Вместе с тем между двумя правопорядками имеется значимое различие. В англо-американском праве наряду с ответственностью назначившего агента перед принципалом за пределами чисто договорной модели допускается прямая, в том числе деликтная (vicarious), ответственность самого принципала перед третьими лицами за действия субагента, если это соответствует общей доктрине respondeat superior применительно к агентам-служащим [5]. Российское право подобной «сквозной» ответственности принципала по общему правилу не знает: ответственность выстроена последовательно, по цепочке договорных связей «принципал - агент - субагент», без перескакивания через звено. Данное различие объясняется тем, что континентальная традиция строит институт посредничества на началах относительности обязательства, тогда как англо-американское право допускает более гибкое «просвечивание» структуры отношений в целях защиты пострадавшего третьего лица. Для российского правопорядка это означает, что единственным носителем ответственности перед принципалом остается агент, а вопрос о добросовестности агента при выборе субагента и о контроле за его деятельностью приобретает решающее практическое значение.

3. Ответственность агента (таможенного представителя) в сфере таможенного дела

Наиболее показательным примером отраслевой специализации общего гражданско-правового правила выступает институт таможенного представительства. Таможенным представи-

телем признается юридическое лицо, включенное в реестр таможенных представителей, совершающее таможенные операции от имени и по поручению декларанта или иного заинтересованного лица. По существу, отношения между декларантом (импортером) и таможенным представителем строятся по модели, весьма близкой к агентированию: представитель действует в чужом интересе за вознаграждение, совершая юридически значимые действия в таможенной сфере, а порядок его аттестации, включения в реестр и осуществления деятельности определяется Федеральным законом от 03.08.2018 № 289-ФЗ «О таможенном регулировании в Российской Федерации» [6].

Специфика заключается в том, что наряду с гражданско-правовой ответственностью представителя перед декларантом, которая строится по общим правилам главы 52 ГК РФ, если между ними заключен договор агентского типа, законодатель Евразийского экономического союза устанавливает самостоятельный публично-правовой механизм - солидарную обязанность таможенного представителя, совершающего таможенные операции от имени декларанта, по уплате таможенных пошлин, налогов и иных платежей в полном размере наравне с декларантом (пункт 4 статьи 405 Таможенного кодекса Евразийского экономического союза, далее - ТК ЕАЭС) [7]. Из данного правила пункт 5 статьи 405 ТК ЕАЭС предусматривает ряд исключений, связанных, в частности, с несоблюдением условий использования товаров в рамках заявленной таможенной процедуры и с нарушением целей предоставления таможенных льгот.

Принципиально важно, что указанная солидарная обязанность носит публично-правовой характер и существует параллельно с частноправовой моделью ответственности за действия субагентов, а не заменяет ее. Если таможенный представитель, в свою очередь, привлекает для исполнения части поручения иных лиц - аттестованных специалистов по таможенным операциям, действующих на основании гражданско-правовых, а не трудовых договоров, либо иную организацию, обладающую соответствующей компетенцией, - его ответственность перед декларантом за действия таких субагентов определяется общими правилами статьи 1009 ГК РФ, тогда как перед таможенным органом продолжает действовать специальная солидарная обязанность по уплате таможенных платежей. Подобное «удвоение» оснований ответственности порождает на практике сложные споры о распределении бремени доказывания и о допустимости освобождения таможенного представителя от солидарной обязанности со ссылкой на недобросовестность привлеченного субагента; в специальной литературе справедливо отмечается, что такое освобождение возможно лишь при доказанности отсутствия вины самого представителя, что, как правило, требует установления соответствующих обстоятельств судом или таможенным органом [8].

Применительно к теме настоящей статьи наиболее показательна ситуация, при которой услуга по организации ввоза товара, в том числе автотранспортного средства, оказывается физическому лицу не самим таможенным представителем, а посредником-агентом более общего профиля - условно, «агентом по организации ввоза», который, действуя на основании агентского договора с клиентом, от своего имени привлекает для исполнения поручения одновременно нескольких субагентов: таможенного представителя для целей декларирования, международного перевозчика для целей физического перемещения товара и, при необходимости, склад временного хранения. В подобной многозвенной структуре клиент связан договорными отношениями исключительно с агентом, а потому по общему правилу статьи 1009 ГК РФ отвечать перед ним за просрочку, повреждение товара, неверное определение размера таможенных платежей либо иные нарушения, допущенные любым из субагентов, обязан именно агент, а не непосредственно допустивший нарушение субагент.

4. Транспортная экспедиция и организация международных автомобильных перевозок

Аналогичная модель воспроизводится в сфере транспортно-экспедиционной деятельности, регулируемой главой 41 ГК РФ, Федеральным законом от 30.06.2003 № 87-ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности» [9], а в части непосредственно перевозки груза автомобильным транспортом - Федеральным законом от 08.11.2007 № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» [10]. Согласно статье 805 ГК РФ если из договора транспортной экспедиции не следует обязанность экспедитора исполнить свои обязанности лично, экспедитор вправе привлечь к исполнению своих обязанностей других лиц. При этом привлечение третьего лица не освобождает экспедитора от ответственности перед клиентом, а лицо, привлеченное экспедитором, не становится стороной договора транспортной экспедиции и не несет ответственности перед клиентом непосредственно - данная позиция последовательно подтверждается судебно-арбитражной практикой применения статей 803 и 805 ГК РФ.

Судебная практика выработала важный критерий, позволяющий разграничить две модели участия экспедитора в отношениях с клиентом. Первая модель - экспедитор выступает организатором перевозки, не принимая на себя функции перевозчика; тогда его ответственность за утрату,

недостачу или повреждение груза при привлечении стороннего перевозчика ограничена доказыванием его собственной вины в выборе контрагента и в организации процесса перевозки, а при доказанности надлежащего выбора добросовестного перевозчика экспедитор вправе требовать от последнего возмещения убытков, ранее возмещенных клиенту, что подтверждается, в частности, постановлением Президиума Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации от 20.03.2012 № 14316/11 [11]. Вторая модель - экспедитор выступает как «договорный перевозчик», принимая на себя ручательство за исполнение договора перевозки третьим лицом, и тогда его ответственность приравнивается к ответственности самого перевозчика независимо от того, кто фактически осуществлял перевозку.

Данный критерий получил развернутое обоснование в определении Судебной коллегии по экономическим спорам Верховного Суда Российской Федерации по делу № 305-ЭС26-1806 [12]. По обстоятельствам дела индивидуальный предприниматель обратился с иском о взыскании убытков к обществу, оказывавшему транспортно-экспедиционные услуги, после того как груз, доставка которого была поручена конкретному водителю, не прибыл в пункт назначения, а привлеченный водитель прекратил выходить на связь. Суды трех инстанций отказали в удовлетворении требований, сославшись на то, что экспедитор выполнял лишь отдельные функции грузоотправителя, а полную материальную ответственность должен нести перевозчик. Верховный Суд Российской Федерации с данным подходом не согласился, указав, что привлечение экспедитором третьего лица к исполнению обязательства само по себе не освобождает его от ответственности перед клиентом, а согласование сторонами договора ответственности экспедитора именно в качестве договорного перевозчика может подтверждаться, в частности, тем, что клиент не выбирает кандидатуру конкретного перевозчика, цена услуг экспедитора выражена в твердой сумме без выделения расходов на перевозку и сопоставима с рыночной ценой самой перевозки, а сам экспедитор в договорных документах характеризовал свое обязательство как обеспечение сохранной доставки груза. Поскольку в рассмотренном деле кандидатура водителя была согласована исключительно самим обществом, а на экспедитора договором была возложена обязанность доставить груз в пункт назначения, Верховный Суд Российской Федерации пришел к выводу о наличии признаков ручательства и отменил судебные акты нижестоящих инстанций, направив дело на новое рассмотрение.

Изложенный подход в полной мере применим по аналогии к организации международных автомобильных перевозок в рамках более широких посреднических (агентских) схем, включая упомянутые выше услуги по организации ввоза автотранспортных средств из-за рубежа. Если агент, оказывающий комплексную услугу клиенту - физическому лицу (подбор автомобиля за рубежом, организация международной перевозки, таможенное оформление, постановка на учет), определяет условия оказания услуги как результат «под ключ» за фиксированное вознаграждение, не раскрывая клиенту конкретных субагентов и не предоставляя ему возможности повлиять на их выбор, такой агент с высокой вероятностью будет признан судом принявшим на себя ручательство за весь результат, включая действия привлеченных перевозчика и таможенного представителя. Ссылка подобного агента на то, что просрочка либо повреждение автомобиля были допущены не им, а перевозчиком, по логике, последовательно поддержанной Верховным Судом Российской Федерации, не может быть признана состоятельным возражением против требований клиента.

Дополнительным фактором риска для клиента в подобных многозвенных посреднических схемах выступает вопрос корректного определения таможенно-правового статуса ввозимого имущества и, соответственно, ставки утилизационного сбора. В практике 2026 года прослеживается тенденция к переквалификации ввоза автомобилей, формально совершенного в личных целях физического лица, но фактически организованного через агента-посредника с признаками системности и коммерческого оборота, в ввоз, подлежащий обложению утилизационным сбором по полной, а не льготной ставке, с доначислением соответствующей разницы и пени [13]. Поскольку решение о выборе таможенной процедуры, о декларируемой цели ввоза и о взаимодействии с таможенным представителем в подобных схемах фактически принимает агент, а не сам клиент - физическое лицо, риск неверной квалификации, повлекшей доначисление платежей, по общей логике статей 1009 и 403 ГК РФ также должен переноситься на агента в рамках его договорной ответственности перед клиентом, если иное прямо не согласовано сторонами и не охватывалось разумными ожиданиями клиента при заключении договора.

5. Распределение ответственности в многозвенной посреднической схеме ввоза автомобиля

В целях иллюстрации изложенных выводов приведем обобщенный, полностью условный пример, не воспроизводящий обстоятельства какого-либо конкретного дела. Клиент - физическое лицо - заключает с агентом (условно: общество с ограниченной ответственностью «Восток-Авто-

Сервис») договор возмездного оказания услуг агентского типа, по которому агент обязуется за фиксированное вознаграждение организовать приобретение автомобиля за рубежом, его перевозку до территории Российской Федерации и таможенное оформление. Агент от своего имени заключает договор с зарубежным поставщиком - аукционным агентом, договор международной перевозки с автотранспортной организацией и договор с аккредитованным таможенным представителем. В процессе исполнения обязательства автомобиль получает повреждения при погрузке, осуществленной привлеченным перевозчиком, а впоследствии таможенным представителем допущена ошибка при определении ставки утилизационного сбора, повлекшая доначисление и предъявление претензии таможенным органом.

В подобной модельной ситуации, исходя из изложенных выше правил, ответственность за повреждение автомобиля и за доначисленную сумму сбора в части, относящейся к неверным действиям привлеченных лиц, по общему правилу несет агент, поскольку именно он, а не клиент, определял условия привлечения субагентов, их выбор и порядок взаимодействия с ними, а сама услуга оказывалась клиенту как единый результат без выделения зон ответственности каждого конкретного субагента. Право требования агента к перевозчику и к таможенному представителю в порядке регресса при наличии их вины не влияет на объем обязательств агента перед клиентом и реализуется в рамках самостоятельных договорных связей «агент - субагент».

6. Проблемы правового регулирования и предложения по его совершенствованию

Проведенный анализ позволяет сформулировать ряд предложений по совершенствованию действующего гражданского законодательства.

Во-первых, представляется обоснованным дополнить статью 1009 ГК РФ пунктом, прямо определяющим условия ответственности субагента перед агентом, по аналогии с ответственностью субкомиссионера перед комиссионером, поскольку действующая редакция статьи регулирует лишь внешние отношения «агент - принципал», оставляя внутренние отношения «агент - субагент» без специального регулирования [4].

Во-вторых, в целях защиты интересов потребителей - физических лиц, пользующихся услугами агентов по организации ввоза товаров, включая автотранспортные средства, целесообразно закрепить требование о раскрытии клиенту информации о привлекаемых субагентах (таможенном представителе, перевозчике) в объеме, достаточном для понимания клиентом структуры исполнения обязательства. Аналогичная проблема информационной асимметрии между посредником и слабой стороной договора уже отмечалась в цивилистической литературе применительно к отношениям турагента и туроператора, где неравноправные договорные условия используются для переноса ответственности посредника на его партнера в ущерб интересам заказчика услуги [14]; данный опыт может быть учтен при выработке аналогичных гарантий в сфере посреднических услуг по ввозу товаров.

В-третьих, целесообразно на уровне разъяснений Верховного Суда Российской Федерации закрепить выработанные по делу № 305-ЭС26-1806 критерии разграничения агента-организатора и агента, принявшего на себя ручательство за результат, поскольку данные критерии носят универсальный, а не узкоотраслевой характер и могут применяться не только к транспортной экспедиции, но и к иным посредническим агентским схемам, включая организацию ввоза товаров из-за рубежа.

Заключение

Проведенное исследование позволяет сделать вывод о том, что закрепленное в статье 1009 ГК РФ правило об ответственности агента за действия привлеченных субагентов представляет собой не изолированную, а системную конструкцию, являющуюся частным проявлением общего гражданско-правового принципа возложения исполнения обязательства на третье лицо. Данная конструкция сохраняет единство внутренней логики независимо от отраслевой сферы применения - будь то таможенное представительство, где она сосуществует с самостоятельной публично-правовой солидарной обязанностью по уплате таможенных платежей, либо транспортная экспедиция и организация международных автомобильных перевозок, включая многозвенные посреднические схемы по ввозу автотранспортных средств из-за рубежа.

Сравнительно-правовой анализ показывает содержательное сходство российской модели с доктриной субагентирования в англо-американском праве при сохранении принципиального различия в вопросе о допустимости прямой ответственности принципала перед третьими лицами. Выработанные Верховным Судом Российской Федерации критерии разграничения агента-организатора и агента-гаранта результата обладают универсальным потенциалом применения и заслуживают закрепления в разъяснениях высшей судебной инстанции, а действующее регулирование статьи 1009 ГК РФ нуждается в точечном дополнении в части регулирования внутренних отношений между агентом и субагентом.

Список литературы:

[1] Определение Судебной коллегии по экономическим спорам Верховного Суда Россий-

ской Федерации от 28.05.2026 N 305-ЭС26-1806 по делу № А40-231517/2024 [Электронный ресурс] // СПС «КонсультантПлюс».

[2] Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 № 14-ФЗ (ред. от 24.06.2025) // Собрание законодательства РФ. - 1996. - № 5. - Ст. 410.

[3] Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая) от 30.11.1994 № 51-ФЗ // Собрание законодательства РФ. - 1994. - № 32. - Ст. 3301.

[4] Анисимов, А. Т. Правовая природа и особенности агентского договора / А. Т. Анисимов // Правовое регулирование экономической деятельности. - 2022.

[5] Restatement of the Law, Third, Agency: Official Text / American Law Institute. - St. Paul, MN: American Law Institute Publishers, 2006. - Vol. 1-2. - 411 p.

[6] О таможенном регулировании в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации: Федеральный закон от 03.08.2018 № 289-ФЗ // Собрание законодательства РФ. - 2018. - № 32 (часть I). - Ст. 5082.

[7] Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (приложение № 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза от 11.04.2017) [Электронный ресурс] // Официальный сайт Евразийского экономического союза. - URL: http://www.eaeunion.org (дата обращения: 05.08.2026).

[8] Костик К. И. Оспаривание таможенными представителями решений таможенных органов о возложении солидарной обязанности по уплате таможенных платежей / К. И. Костик // Вестник Российской таможенной академии. - 2023. - № 3.

[9] О транспортно-экспедиционной деятельности : Федеральный закон от 30.06.2003 № 87-ФЗ // Собрание законодательства РФ. - 2003. - № 27 (часть I). - Ст. 2701.

[10] Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта : Федеральный закон от 08.11.2007 № 259-ФЗ // Собрание законодательства РФ. - 2007. - № 46. - Ст. 5555.

[11] Постановление Президиума Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации от 20.03.2012 № 14316/11 [Электронный ресурс] // СПС «КонсультантПлюс».

[12] Определение Судебной коллегии по экономическим спорам Верховного Суда Российской Федерации от 28.05.2026 N 305-ЭС26-1806 по делу № А40-231517/2024.

[13] Автомобили из ЕАЭС и утильсбор: почему льготные 3 400 рублей стали началом судебного риска [Электронный ресурс] // TKS.RU. - 2026. - 29 июня. - URL: https://www.tks.ru/columns/bernev/2026/06/29/0001/ (дата обращения: 05.08.2026).

[14] Сергиенко С. Ю. О некоторых проблемных аспектах в регулировании гражданско-правовых отношений на туристическом рынке / С. Ю. Сергиенко, В. Г. Гриб // Туризм: право и экономика. - 2024. - № 2.

References:

[1] Determination of the Judicial Collegium for Economic Disputes of the Supreme Court of the Russian Federation of 28.05.2026 No. 305-ES26-1806 in case No. A40-231517/2024 [Electronic Resource] // SPS ConsultantPlus.

[2] Civil Code of the Russian Federation (part two) dated 26.01.1996 No. 14-FZ (as amended on 24.06.2025) // Collection of Legislation of the Russian Federation. - 1996. - № 5. - Art. 410.

[3] Civil Code of the Russian Federation (Part One) dated 30.11.1994 No. 51-FZ // Collection of Legislation of the Russian Federation. - 1994. - № 32. - Art. 3301.

[4] Anisimov, A. T. The legal nature and features of the agency contract/A. T. Anisimov // Legal regulation of economic activity. - 2022.

[5] Restatement of the Law, Third, Agency: Official Text / American Law Institute. - St. Paul, MN: American Law Institute Publishers, 2006. - Vol. 1-2. - 411 p.

[6] On customs regulation in the Russian Federation and on amending certain legislative acts of the Russian Federation: Federal Law of 03.08.2018 No. 289-FZ // Collection of Legislation of the Russian Federation. - 2018. - No. 32 (Part I). - Art. 5082.

[7] Customs Code of the Eurasian Economic Union (Appendix No. 1 to the Agreement on the Customs Code of the Eurasian Economic Union dated 11.04.2017) [Electronic Resource] // Official website of the Eurasian Economic Union. - URL: http://www.eaeunion.org (access date: 05.08.2026).

[8] Kostik K. I. Challenge by customs representatives of decisions of customs authorities on imposing a joint obligation to pay customs duties/ K. I. Kostik // Bulletin of the Russian Customs Academy. - 2023. - № 3.

[9] On forwarding activities: Federal Law No. 30.06.2003 of 87-FZ // Collection of Legislation of the Russian Federation. - 2003. - No. 27 (Part I). - Art. 2701.

[10] Charter of road transport and urban land electric transport: Federal Law of 08.11.2007 No. 259-FZ // Collection of Legislation of the Russian Federation. - 2007. - № 46. - Art. 5555.

[11] Decree of the Presidium of the Supreme Arbitration Court of the Russian Federation of 20.03.2012 No. 14316/11 [Electronic resource] // SPS "ConsultantPlus.".

[12] Determination of the Judicial Collegium for Economic Disputes of the Supreme Court of the Russian Federation of 28.05.2026 N 305-ES26-1806 in case No. A40-231517/2024.

[13] Cars from the EAEU and waste collection: why preferential 3,400 rubles became the beginning of judicial risk [Electronic resource] // TKS.RU. - 2026. - June 29. - URL: https://www.tks.ru/columns/bernev/2026/06/29/0001/ (access date: 05.08.2026).

[14] Sergienko S. Yu. On some problematic aspects in the regulation of civil law relations in the tourism market/S. Yu. Sergienko, V. G. Grib // Tourism: Law and Economics. - 2024. - № 2.

